Za Kierownicą

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

Nr 1 (45)

ROK CZWARTY — Warszawa 1 — 15 stycznia 1951

DO NOWYCH SUKCESÓW W SŁUZBIE — W GOTOWOŚCI BOJOWEJ I TECHNICZNEJ W NOWYM 1951 ROKU!

W NOWYM 1951 ROKU WZMOCNIMY SIŁĘ SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ

W nowy 1951 rok wstępuje w Obóz Pokoju, Potężny Kraj Socjalizmu i kraje demokracji ludowych z dalszymi wspaniałymi osiągnięciami pokojowego budownictwa.

Z poważnymi sukcesami rozpoczyna nowy rok również i nasze Ludowe Wojsko — jedno z ważnych ogniw wielkiego ruchu obrony pokoju — w jego szeregach i nasza służba samochodowa.

Rok ubiegły był dla nas rokiem wzmożonej pracy nad podniesieniem poziomu wyszkolenia politycznego wojskowego i fachowego. Wzrosła wśród żołnierzy naszej służby świadomość że właśnie wzmożone szkolenie ideologiczne i lepsze opanowanie wiedzy wojskowej jest najlepszym wkładem w dzieło obrony pokoju, obrony przed zakusami imperialistów naszej budującej socjalizm ojczyzny.

Dzięki wzmożeniu świadomości politycznej służba nasza ma poważne osiągnięcia również w innych dziedzinach. Wzrosła dyscyplina eksploatacji i podniosła się na wyższy poziom obsługa techniczna nowego najwspanialszego sprzętu samochodowego, który otrzymaliśmy od Związku Radzieckiego.

Szeroko rozwinął się aktyw przodowników naszej służby, wzorowych kierowców i mechaników, racjonalizatorów i przodowników wyszkolenia. Aktyw ten włożył wiele wysiłku w przekazanie swych doświadczeń i jaknajlepszego przygotowania bazy materiałowej dla szkolenia nowego rocznika.

Wielką rolę w osiągnięciu powyższych sukcesów odegrała nieustannie wzrastająca pomoc i opieka organizacji partyjnych i ZMP-owskich. Omawianie zagadnień naszej służby udzielanie poleceń organizacyjnych dopomogło rozwiązywać trudności, zabezpieczyć naszej służbie stałą gotowość bojową.

Wstępując w nowy 1951 rok, w drugi rok wielkiego Planu 6-letniego żołnierze naszej służby zdają sobie jasno sprawę z faktu, że rok ten będzie dla całego Wojska a zwłaszcza dla służby samochodowej okresem jeszcze bardziej wzmożonej walki o podniesienie poziomu wyszkolenia, eksploatacji i obsługi sprzętu samochodowego, o przedłużenie przebiegu międzynaprawczego samochodów i ciągników. W roku tym wzmożemy naszą walkę o oszczędność i racjonalną gospodarkę, o umocnienie żelaznej świadomej dyscypliny wojskowej, o dokładne i terminowe wykonywanie rozkazów, regulaminów i przepisów wojskowych.

W pracy tej opierać się będziemy jeszcze głębiej i mocniej na przebogatych doświadczeniach Armii Radzieckiej. Wzory tej naj wspanialszej armii świata wprowadzać będziemy stale w naszej codziennej pracy i szkoleniu.

Rozpoczynając nowy rok musimy jednakże zdać sobie sprawę, że mimo licznych sukcesów posiadamy jeszcze również poważne braki i niedociągnięcia, które w tym roku musimy zlikwidować. Szczególnie wiecej starania i wysiłku musi każdy z nas starych żołnierzy podoficerów włożyć w zasadniczą dla służby samochodowej pracę szkolenia nowego rocznika.

Realizując te wytyczne, wykonując wzorowo rozkazy naszego wielkiego dowódcy Marszałka Konstantego Rokossowskiego umocnimy w 1951 roku jeszcze bardziej siłę bojową naszego Ludowego Wojska, stojącego nieugięcie u boku Armii Radzieckiej na straży pokoju.



Nauka jazdy rozpoczęta.W jednostkach liniowych żołnierze z zapałem przystępują do szczegółowego zapoznania się z budową i obsługą pojazdów mechanicznych.

WITAMY NASZYCH NOWYCH CZYTELNIKÓW



Z dniem 1 stycznia 1951 r. „Za Kierownicą" rozszerza znacznie swój zasięg. Od tego przełomowego dla pisma momentu „Za Kierownicą" towarzyszyć będzie nie tylko kierowcom i mechanikom służby samochodowej lecz także pomoże poznać oraz nauczy użytkować i chronić ważny środek bojowy jakim jest w naszym wojsku samochód — wszystkim szeregowym i podoficerom WP. „Za Kierownicą" znajdziecie koledzy w bibliotekach Waszych jednostek i na świetlicach. Nowe specjalne działy otwarte od stycznia jak np. „Poznaj Samochód" itp. stanowić będą poważną pomoc w planowym szkoleniu z dziedziny samochodowej, ułatwią Wam zdobycie przez jednostkę lepszych wyników w wyszkoleniu bojowym. Nie mniej ważne znaczenie, poza uzyskaniem niezbędnej wiedzy technicznej o samochodzie i jego budowie, mieć będą artykuły zawarte w działach poświęconych użytkowaniu samochodów w warunkach polowych i chronienie ich przed działalnością klimatu i wroga. „Nowoczesna wojna" — powiedział Generalissimus Stalin — „jest wojną motorów". W nowoczesnej Armii jaką jest Ludowe Wojsko Polskie — samochód stanowi zasadniczy środek bojowy. Bez sprawnych technicznie samochodów i dobrze wyszkolonej ich obsługi nie jest do pomyślenia żadna operacja bojowa. Nie uzyskamy dobrych wyników w ćwiczeniach czy w walce również gdy brak będzie dobrej, opartej na wiedzy o samochodzie i jego wykorzystaniu współpracy pomiędzy żołnierzami liniowymi i służbą samochodową.

Dlatego też właśnie wnikliwe studiowanie specjalnych materiałów z tej dziedziny zawartych w „Za Kierownicą" jest ważnym czynnikiem w podnoszeniu poziomu wyszkolenia i umacnianiu siły bojowej naszego wojska.

Szczególną troską winni otoczyć pismo „Za Kierownicą" w jednostkach, podoficerowie. Nie tylko czytać samemu zawarte w nim artykuły i starać się jak najlepiej poznać budowę samochodu oraz specyfikę jego użycia we własnej broni lub służbie lecz także kontrolować wykorzystanie pisma i przyswojenie sobie wiadomości przez podległych im żołnierzy.

Doświadczenie czytelników „Za Kierownicą" spośród żołnierzy służby samochodowej dowiodło, że jednym z najlepszych środków jest zbiorowe, grupowe czytanie pisma. Na ten to właśnie środek winni zwrócić koledzy podoficerowie szczególną uwagę i wprowadzić go w swych jednostkach.

Warunkiem dobrego wykorzystania pisma jest również utrzymywanie łączności z redakcją, wypowiadania się odnośnie tematów artykułów zawartych w „Za Kierownicą". W ten sposób umożliwicie redakcji dostarczanie Wam materiałów wyszkoleniowych, które są Wam w danej chwili najpotrzebniejsze, lub których brak odczuwacie.

Oddając Wam pierwszy tegoroczny numer pisma motoryzacji wojskowej życzymy Wam by stało się ono pomocą dla Was w zdobyciu niezbędnej dla każdego żołnierza wiedzy o samochodzie, ciągniku i motocyklu oraz ich wykorzystaniu w wojsku a tym samym w umocnieniu siły bojowej Ludowych Polskich sił zbrojnych.

Kpr. Iwaszko Czesław

PRZODUJĄCY KIEROWCY RADZĄ

W krakowskiej jednostce samochodowej odbyła się I NARADA PRODUKCYJNA aktywu oficerskiego, podoficerskiego i młodych żołnierzy służby samochodowej. Została ona zorganizowana z inicjatywy organizacji ZMP-owskiej, którą z ramienia Partii opiekuje się tow. **Ciesiołkiewicz Zdzisław.** Nasz aktyw partyjny, ZMP-owski i bezpartyjny obradował nad sposobami najlepszego wykonania zadań stojących przed młodymi żołnierzami w bieżącym roku szkoleniowym. Narada, w której uczestniczyli przeważnie nowoprzybyli do jednostki żołnierze, trwała w atmosferze wysokiego napięcia ideowego i politycznego. Wystąpienia uczestników cechowała głęboka troska o pomyślne realizowanie stojących przed jednostką zadań. Dyskutanci umieli łączyć codzienne nasze sprawy, niekiedy sprawy drobne z ogólną sytuacją kraju i ogólnoludzką walką o pokój, swymi wystąpieniami nadawali polityczny charakter.

Rolę służby samochodowej i zadania młodych żołnierzy przed stawił oficer **Ledwos Stanisław**, który m. in. wyjaśnił żołnierzom jak ogromną rolę we współczesnym wojsku spełnia motoryzacja. Oficer **Ledwos** mówił dalej: Mamy piękne koszary, mamy dobrze zaopatrzoną bazę materiałową, mamy na wskroś nowoczesny radziecki sprzęt techniczny, który nigdy nie zawodzi, mamy wszelkie niezbędne warunki po temu, aby rychło stać się przodującą, jedną z czołowych jednostek w Polskich Siłach Zbrojnych.

W naradzie wzięli udział przedstawiciele wspaniałej robotniczo - chłopskiej młodzieży wznoszącej Nową Hutę. W jej imieniu przemówił kol. **Mieczkowski** — przodownik pracy, brygadier „trójki murarskiej", która na cześć II Światowego Kongresu Obrońców Pokoju wykonała 640% normy tj. ułożenie 12 tysięcy cegieł w ciągu czterech godzin. Powiedział On: „My przodownicy pracy Nowej Huty przynosimy Wam Żołnierze! Drodzy Przyjaciele! Życzenia nowych wielkich i pomyślnych osiągnięć w naszej codziennej pracy i służbie w zwalczaniu przeciwieństw i trudności, we wzorowym wykonywaniu tych wszystkich zadań, które poprowadzą Was Koledzy do nowych sukcesów w wyszkoleniu bojowym i politycznym... osiągając przez to zaszczytne miano przodownika wyszkolenia i odznakę wzorowego żołnierza Polskich Sił Zbrojnych jako wkład w realizację Planu 6-letniego".



Już niejednokrotnie za stołem prezydialnym zasiadali przodujący kierowcy i racjonalizatorzy naszych jednostek. Na zdjęciu: Zlot we wrocławskiej jw.

(Dokończenie na str. 8).

DOBRZE WYKORZYSTAMY PISMA FACHOWE W JEDNOSTKACH

Dzień, w którym kierowcy wojskowi otrzymują pismo „Za Kierownicą", a inni żołnierze zastają je na stołach swoich świetlic, jest dniem wyróżniającym się w życiu jednostki.

Kierowcy biorąc do ręki „Za Kierownicą", już po pobieżnym przeglądnięciu pisma, przekonywują się, że tak jak poprzednie numery tak i ten poświęcony jest sprawom, które ich żywo interesują, poświęcony jest problemom ich codziennej pracy. Z niecierpliwością więc oczekują tego dnia, kiedy do jednostki przychodzą pisma fachowe, z radością i dumą odbierają je z rąk swych dowódców drużyn.

Wiedzą o tym, że pismo pomoże im lepiej opanować materiał szkoleniowy podany na zajęciach, zwróci uwagę na specyfikę użytkowania samochodu w warunkach w jakich znajduje się jednostka, pomoże im nawiązać trudności jakie napotykają przy starannej obsłudze powierzonego ich pieczy pojazdu.

Wszyscy żołnierze jednostki coraz więcej zaglądają do „Za Kierownicą". Oni także podczas zajęć szkoleniowych poznają samochód, a właśnie w tym piśmie znajdują materiał, który pozwoli im utrwalić zdobyte wiadomości i wyjaśnić cały szereg zagadnień z dziedziny samochodowej, które muszą poznać, bo to pomoże im w wykonaniu ich żołnierskich obowiązków.

Korespondent „Za Kierownicą" kpr. Pierzyński Stefan w liście swoim do redakcji opisuje, w jaki sposób w jego jednostce wykorzystuje się materiały szkoleniowe zawarte w piśmie. Otóż z inicjatywy szer. Dzięcioła Jerzego członka ZMP, organizowane są po zajęciach grupowe dyskusje na temat aktualnego numeru „Za Kierownicą". Kilka dni po otrzymaniu „Za Kierownicą", w czasie których kierowcy samodzielnie zapoznają się z treścią pisma, wszyscy żołnierze drużyny samochodowej kpr. Pierzyńskiego zbierają się na sali motoryzacyjnej i tam szczegółowo omawiają artykuły.

Na naradach tych dyskutowane są wnioski racjonalizatorskie popularyzowane za pośrednictwem „Za Kierownicą", omawia się sposób w jaki należy je wykorzystać w jednostce. Kierowcy starsi, posiadający większe doświadczenie, wyjaśniają młodym kolegom artykuły omawiające zasady taktyczne jazdy w kolumnie, ładowania samochodów, maskowanie itp. Szczegółowo dyskutowane są opisywane wypadki samochodowe, analizowanie ich przyczyny i skutki. Tym, którzy czasem nie stosują się do obowiązujących przepisów drogowych, jeżdżą za szybko, w koleżeńskich dyskusjach wyjaśnia się niewłaściwość ich postępowania, i pokazuje skutki jakie może to za sobą pociągnąć.

Z wielkim zainteresowaniem omawiane są osiągnięcia z dziedziny motoryzacji w Związku Radzieckim, które szeroko opisywane są w „Za Kierownicą", jak również osiągnięcia polskiego przemysłu motoryzacyjnego.

Narady te mają aprobatę dowództwa, a oficer samochodowy często przychodzi na nie i wyjaśnia trudniejsze zagadnienia i nowości techniczne podane „Za Kierownicą". Kpr. Pierzyński pisze dalej w liście do Redakcji, że dzięki takiemu wykorzystaniu pisma, podniósł się poziom wyszkolenia fachowego, nie ma żadnych naruszeń przepisów obowiązujących kierowcę wojskowego i zniknęły nieprzewidziane planem eksploatacji przestoje samochodu.

Inny korespondent naszego pisma **szer. Stanisławski Tadeusz** opisuje, że podobną naradę zorganizowano w jego jednostce po otrzymaniu gazetki ściennej „Służba samochodowa przygotowuje się do zimy". Na naradzie tej szeroko omawiano wskazówki odnośnie użytkowania samochodów w okresie zimowym i ustalono, gdzie powiesić otrzymane 3 egz. gazetki ściennej. Po dyskusji, gazetki zostały powieszone: jedna w garażu, druga na stacji obsługi, trzecia natomiast na sali motoryzacyjnej.

Gazetka cieszyła się dużym zainteresowaniem wśród wszystkich żołnierzy jednostki.

Kpr. Wanierowski pisze, że w dnie kiedy „Za Kierownicą" ukazuje się na świetlicach żołnierskich, wzorowi kierowcy wyjaśniają żołnierzom niektóre niezrozumiałe dla nich zagadnienia samochodowe.

Szer. Zieliński Zenon podaje w liście do Redakcji, że składa sobie wszystkie numery „Za Kierownicą" i często przegląda je przypominając sobie podane wiadomości o technice, użytkowaniu, zasady techniki itd. Dzięki temu osiągnął bardzo dobre wyniki w wyszkoleniu i otrzymał odznakę „Wzorowego Kierowcy".

Te kilka wypowiedzi aktywistów naszej służby jest dowodem jak dobre wykorzystanie pism fachowych przyczynia się do sukcesów w pracy i wyszkoleniu. Wstępując w rok 1951 i otrzymując „Za Kierownicą" w większych rozmiarach, musimy sobie przyrzec, że lepiej wykorzystamy je niż w roku 1950, a przez to samo podniesiemy jeszcze wyżej poziom wyszkolenia wojskowego i fachowego.

Kierowcy w jednostkach samochodowych z wielkim zainteresowaniem oczekują zawsze ostatnich egzemplarzy naszego pisma. „ZA Kierownicą" służy im bowiem nie tylko do systematycznego szkolenia fachowego i jest pomocą w pracy, ale również uprzyjemnia wolne chwile oczekiwania na wyjazd. Na zdjęciu: w jednej z jednostek warszawskich kierowcy nie marnują czasu oczekując na rozkaz wyjazdu — zapoznają się dokładnie z ciekawą treścią „ZK".

Kpr. Woźniak M.

ZMP organizuje Koła Racjonalizatorów

W naszej jednostce posiadamy kilku przodowników wyszkolenia i racjonalizatorów, którymi słusznie szczyci się nasza służba. Są to kpr. **Klimecki Stefan, kpr. Wojsdas i st. strz. Jakubczyk Paweł.**

Ich pomysły racjonalizatorskie w dużej mierze przyczyniły się do zapewnienia nowemu rocznikowi dobrych warunków dalszego szkolenia politycznego, fachowego i wojskowego. Wśród wykonanych przez nich prac na szczególną uwagę zasługują: stół plastyczny, schemat instalacji elektrycznej i inne. Wielkim powodzeniem cieszy się również w naszej jednostce przyrząd do mierzenia prawidłowej zbieżności kół zbudowany przez mechanika **kpr. Klimeckiego Stefana**, który pozwala na zaoszczędzanie cennego ogumienia.

Poważne sukcesy osiągnięte przez naszych racjonalizatorów mają swe źródło w dużej mierze w pomocy i opiece jaką ich otoczyło dowództwo i organizacja ZMP-owska.

Organizacja ZMP-owska powołała do życia koło racjonalizatorów, które zbiera się raz na 2 tygodnie w sali motoryzacyjnej, celem omówienia nowych pomysłów i sposobu ich realizacji. W zebraniach bierze zawsze udział przedstawiciel dowództwa jednostki i udziela swych fachowych porad oraz zabezpiecza racjonalizatorom pomoc w wykonaniu zamierzonych ulepszeń.

Na zebraniach zetempowskich rozwijana jest ponadto słuszna propaganda stawiająca sprawę racjonalizacji jako potężny środek umocnienia gotowości bojowej naszej służby.

MOTORYZACJA W PLANIE 6-LETNIM

NOWE DROGI - SZYBKI ROZWÓJ MOTORYZACJI

Nie ma prawdziwej i silnej motoryzacji bez dobrze utrzymanej i gęstej sieci dróg. Dobre drogi sprzyjają rozwojowi transportu, a zły stan dróg niszczy tabor samochodowy w szybkim tempie. To też budownictwo drogowe i konserwacja istniejącej już sieci zostały szeroko uwzględnione w Planie 6-letnim. Szybki rozkwit naszej motoryzacji nie zostanie zahamowany przez zaniedbane szosy i drogi. Przeciwnie. Z roku na rok poprawia się sytuacja na tym odcinku. Unowocześniono wiele odcinków szos, wybudowano wiele setek nowych dróg i mostów. Zagraniczni automobiliści odwiedzający nasz kraj nie mają słów uznania dla doskonałego ich stanu. Zapoznajmy się z cyframi obrazującymi dalszy rozwój sieci drogowych w Planie 6-letnim.

1937 — 60 tys. km
1947 — 96 tys. km
1955 — 106 tys. km

RADZIECKI TRANSPORT I MASZYNY

Droga chwały, jaką kroczą narody Związku Radzieckiego pod przewodnictwem Partii Komunistycznej i jej genialnych wodzów Lenina i Stalina od przeszło 33 lat, prowadzi je do co raz to nowych sukcesów i osiągnięć. Podczas, gdy amerykańscy podżegacze wojenni szykują nową zagładę ludzkości, gdy nad miastami i wsiami Korei pękają rzucane przez nich bomby, oczy milionów prostych ludzi zwrócone są na Państwo Radzieckie, na kraj ogarnięty olbrzymią, twórczą, pokojową pracą. Świat cały podziwia plany potężnych budowli komunizmu — plany przeobrażenia przyrody. Celem genialnego Stalinowskiego planu jest przekształcenie rejonów nadwołżańskich i nadkaspijskich w tryskające życiem urodzajne obszary. Zaprojektowane prace nad budową elektrowni wodnych pod Kujbyszewem, Stalingradem i Kachowką na Ukrainie, a także budowa Kanału Turkmeńskiego są pracami na skalę niespotykaną dotychczas w historii ludzkości.

Wielkie te budowle to nowy etap w realizowaniu jedynego, ściśle naukowego planu budowy komunizmu. Realizacja ich przyniesie przemysłowi i rolnictwu radzieckiemu miliardy kilowatogodzin taniej energii elektrycznej i zapewni bogate i trwałe urodzaje na milionach hektarów ziemi. Ogólna moc Kujbyszewskiej, Stalingradzkiej, Kachowskiej i Turkmeńskich elektrowni wodnych przekroczy cztery miliony kilowatów! Przez połączenie w jedną sieć elektrowni wołżańskich ze wszystkimi już istniejącymi, w centrum ZSRR powstanie największy w świecie system energetyczny. Potężny strumień energii o napięciu czterystu tysięcy wolt popłynie po przewodach na odległość wielu setek kilometrów.

Budowa samego tylko węzła Kujbyszewskiego wymaga olbrzymiej ilości energii elektrycznej. Część tej energii dostarczają istniejące już elektrownie. W ciągu jednego tylko roku na tamie kujbyszewskiej należy ułożyć tyle betonu, ile ułożono go w ciągu 34 lat budowy Kanału Panamskiego. Co godzinę na plac budowy powinny nadchodzić dwa transporty kolejowe materiałów po 50 wagonów każdy. Budowa znajduje się jednak na razie z daleka od linii kolejowej, a więc i nowe tory należy przeprowadzić w tempie przyspieszonym.

To niezwykłe tempo i olbrzymi, dotychczas niespotykany rozmach twórczej pracy postawił przed radziecką nauką i techniką problem dostarczenia i zorganizowania specjalnego transportu samochodowego. Radziecki przemysł motoryzacyjny przystąpił już uprzednio do budowy specjalnych pojazdów mechanicznych, bez których nie do pomyślenia byłby transport zasadniczych urządzeń i wyposażenia, materiałów budowlanych, instalacyjnych oraz maszyn. **Oprócz więc zwiększenia produkcji znanych nam wielotonowych samochodów z silnikami wysokoprężnymi JAZ i MAZ przystąpiono do produkcji nowych wozów ciężarowych-wywrotek o nośności 25 ton!** Dopiero bowiem nośność tych maszyn zapewni regularność i zaspokoi potrzeby na nowych budowlach.

Wszystkie pojazdy pracujące przy dostawach i transporcie potężnych budowli zostały specjalnie przygotowane do przebywania znacznych odległości z pełnym obciążeniem. Duża moc silnika, wzmocnione podwozie oraz stalowe skrzynie nadwozia gwarantują sprawną pracę samochodów. Oprócz pełnych ładunków zabierają również ciężarówki załadowane przyczepy w ilości zależnej od mocy silnika.

Przy pokonywaniu większych odległości zapewniona została pojazdom mechanicznym odpowiednia opieka i zaopatrzenie. Wzdłuż tras samochodowych utworzone zostały specjalne punkty dla konserwacji i ewentualnych napraw pojazdów, stacje materiałów pędnych i smarów. Tu również oczekują kierowców hotele robotnicze — wypoczynek, kąpiel i ciepły posiłek.

Kierowcy radzieccy są szczęśliwi, że dane im jest być współtwórcami największych budowli na świecie. Wypełniają oni z honorem wszystkie zadania, wiedzą bowiem, że od ich transportu zależy szybkość wykonania wielu prac. Ale nie tylko w transporcie i dostawach dla budownictwa pracują liczni kierowcy i mechanicy. Zatrudnieni są oni również bezpośrednio przy samych pracach na budowie. Prace te wykonywane przez nowoczesne maszyny-dźwigi, spychacze koparki i wiele, wiele innych wymagają umiejętnej i doświadczonej obsługi. Radziecki przemysł, stworzony geniuszem Stalina, zaopatruje wszystkie budowy w najbardziej nowoczesne i wydajne maszyny i urządzenia.

Kierowca RACJONALIZATOR

W nowy rok weszliśmy z poważnymi sukcesami. Wzrosła gotowość techniczna naszych samochodów i traktorów, zmniejszyły się puste przebiegi, spadło zużycie materiałów pędnych i smarów na kilometr przebiegu.

W garażach i warsztatach jednostek zjawiły się nowe urządzenia pomocnicze i przyrządy, które pozwolą zaoszczędzić powierzony nam cenny, wspaniały sprzęt radziecki, drogie materiały techniczne oraz utrzymać pełną sprawność techniczną w trudnym okresie zimy.

Mógłby ktoś zapytać gdzie szukać źródła stale rosnących sukcesów naszej służby w realizacji I-majowego rozkazu Marszałka Konstantego Rokossowskiego, nakazującego stałe wzmacnianie gotowości bojowej wojska.

Źródła te to tacy wzorowi szeregowi, podoficerowie i oficerowie naszej służby jak: **szer. Zientek Jan, kpr. Moskwa, kpt. Guliński Jan** i wielu innych przodowników-racjonalizatorów.

Są oni żywym dowodem że służba nasza włączyła się w wielki nurt polskiej klasy robotniczej — współzawodnictwo i racjonalizację, które pozwoliły naszemu krajowi zwycięsko wykonać gigantyczny plan pierwszego roku Wielkiej Sześciolatki.

Liczni przodownicy-racjonalizatorzy, kierowcy i specjaliści samochodowi przyczyniają się do zabezpieczenia szkolenia fachowego przez samodzielne projektowanie i wykonywanie pomocy naukowych, do zabezpieczenia gotowości bojowej naszej służby i wzmocnienia oszczędności.

Wstępując w nowy rok pracy dla umocnienia siły bojowej naszego Ludowego Wojska, rozpoczynając nowy rok wzmożonego szkolenia bojowego musimy jasno zdać sobie sprawę z tego, że ogromną pomocą w zabezpieczeniu poważnych zadań jakie stawia dowództwo przed naszą służbą będzie właśnie praca przodowników-racjonalizatorów.

Zwielokrotnić ich szeregi, otoczyć ich wszechstronną opieką, nie pozwolić ani jednemu cennemu projektowi utknąć pod bibułą biurka, czy też pozostać na papierze ze względu na brak pomocy w wykonaniu oto nasz obowiązek, który niewątpliwie wyda stokrotny plon.

Doświadczenie roku ubiegłego wykazało, że formami takimi są: w pierwszym rzędzie tworzenie kół racjonalizatorów posiadających stały program działania. Kierownictwo fachowe naszej służby w jednostkach winno stawiać przed kołami racjonalizatorów najaktualniejsze zagadnienia techniczne naszej służby do rozwiązania wyznaczając mu w ten sposób słuszne kierunki rozwojowe. W tym również celu, a także dla udzielenia praktycznej pomocy w realizacji zatwierdzonych prac racjonalizatorskich winien zawsze przedstawiciel dowództwa po linii naszej służby bywać na zebraniach koła racjonalizatorów.

Osiągnięcia poszczególnych organizatorów winny być omawiane przez organizację Zetempowską a ich twórcy stawiani za wzór innym.

W pracy tej szczególna odpowiedzialność spoczywa na organizacjach partyjnych i Zetempowskich jednostek. One to właśnie winny stać się motorem prac racjonalizatorskich, dzięki rozwiniętej przez nie szeroko zakrojonej pracy agitacyjnej winny rozszerzać się nieustwicznie szeregi racjonalizatorów — najcenniejszej kadry naszej służby. Praca z racjonalizatorami winna zostać przez organizacje partyjne i zetempowskie ujęta w ścisłe formy organizacyjne gwarantujące jej osiągnięcie sukcesów.



Dobrze wiedzą kierowcy i mechanicy jak bardzo ułatwia racjonalizacja wykonanie bieżących zadań w naszej służbie. Oto wzorowo przygotowany samochód do zimowej eksploatacji, którego podwozie zostało poddane przeglądowi przez racjonalizatorów N-tej jednostki samochodowej.

RACJONALIZACJA POMOCĄ W SZKOLENIU

Przykładem pomocy, jaką udzielają swą pracą racjonalizatorzy w zabezpieczeniu szkolenia są trenażery ułatwiające kierowcom młodego rocznika naukę jazdy i zaoszczędzające samochody oraz materiały pędne.

Jednym z trenażerów zbudowanych w jednostkach naszej służby przez przodowników-racjonalizatorów jest trenażer pomysłu kpt. Węglarza Zbigniewa pokazany na Rys. Nr 1.

Budowa jego w ogólnych zarysach jest następująca:

1. Podwozie starego samochodu GAZ-AA z mechanizmem kierowniczym, skrzynką przekładniową, przegubem, wałem napędowym, tylnym mostem, tylnymi hamulcami i ramą (Rys. Nr 1.).

rys. 1

2. Zamiast silnika spalinowego wybudowany jest silnik elektryczny 1430 obr/min, 2,2 KW, 3 KM, ustawiony na płycie, przymocowanej do obudowy koła zamachowego. Na wale silnika elektrycznego zmontowane jest koło zamachowe.

3. Z boku silnika zainstalowany jest wyłącznik automatyczny, pozwalający na samoczynne wyłączenie silnika elektrycznego i zapobieżenie spaleniu silnika w wypadku błędnych czynności ucznia, powodujących przeciążenie silnika.

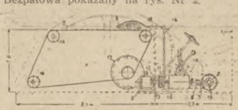
4. Silnik elektryczny uruchamia się za pomocą pedału przyśpiesznika, połączonego z hebelkowym wyłącznikiem silnika.

5. Przed trenażerem na ścianie znajduje się tablica, na której oznaczone są biegi, sprzęgło, hamulec, oświetlany przy wykonywaniu tej lub innej czynności przez ucznia. W tablicę wbudowany jest transformator, przedstawiający prąd z 220 V na 3,5 V, oraz żarówki oświetlające tablicę 3,5 V.

6. Po uruchomieniu silnika i wyłączeniu biegów zaczynają się obracać tylne koła, co daje uczniowi pojęcie o szybkości obrotów na różnych przekładniach. Na przekroju bębna hamulcowego uczeń zapoznaje się równocześnie ze sposobem hamowania.

7. Podczas ćwiczeń uczeń uzyskuje praktykę w manipulowaniu sprzęgłem, zmianie biegów, hamowaniu i posługiwaniu się pedałem przyśpiesznika, gdyż po ustaniu nacisku na pedał, silnik pracuje tylko z rozpędu i zmniejsza obroty; przy ponownym zaś naciśnięciu prąd włącza się i silnik przyśpiesza obroty; uczeń może sam siebie kontrolować podczas wykonywania tych czynności, patrząc na tablicę świetlną.

Drugim rodzajem trenażera będącym przykładem wzorowego wykorzystania doświadczeń radzieckich i przeniesienia ich do naszego wojska jest trenażer kpt. inż. Bezpałowa pokazany na rys. Nr 2.

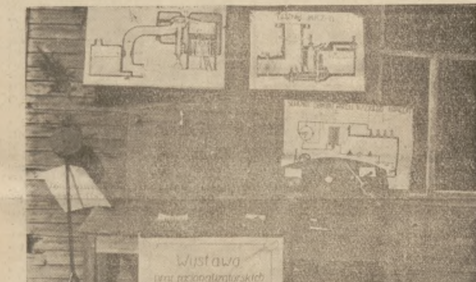


rys. 2

Trenażer ten, którego działanie polega na prowadzeniu przez kierowcę małego samochodzika po niekończącej się, znajdującej się w stałym ruchu taśmie z umieszczonymi na niej przeszkodami daje pełne złudzenie ruchu i uczy kierowcę szybkiej orientacji.

Budowę jego ze względu na brak miejsca opiszemy w następnym numerze „Za Kierownicą".

Wystawy popularyzują osiągnięcia racjonalizatorskie



Poważne znaczenie w popularyzacji osiągnięć racjonalizatorskich i wzajemnej wymianie doświadczeń mają organizowane w jednostkach naszej służby wystawy prac racjonalizatorów, kierowców i mechaników. Zdjęcie nasze pokazuje fragment wzorowo urządzonej wystawy na której większość eksponatów stanowiły pomoce szkolne wykonane przez racjonalizatorów naszej służby dla zabezpieczenia szkolenia nowego rocznika.

Zorganizowanie wystawy jest dziełem żołnierzy-zetempowców. Organizacja Zetempowska dała w ten sposób dowód, że dobrze rozumie znaczenie jakie posiadają prace racjonalizatorskie dla podniesienia sprawności technicznej sprzętu motorowego oraz oszczędnej gospodarki materiałami technicznymi i pędnymi.

W BUDOWLACH KOMUNIZMU

W pierwszym okresie budowy największego wysiłku wymagają roboty ziemne. Należy wydobyć miliardy metrów sześciennych ziemi; sam bowiem Kanał Turkmeński równy jest prawie długości części Dniestru. W ciągu 5 lat stworzona zostanie ta sztuczna rzeka ogromnej długości. Zadanie takie było by nie do zrealizowania gdyby budowniczym nie przyszła na pomoc technika radziecka. Nowa „krocząca" koparka radziecka produkcji Uralskiej Fabryki Budowy Maszyn zaopatrzona jest w czerpak, który jednorazowo zagarnia 14 m³ ziemi. W ciągu roku koparka ta wydobyć może kilka milionów sześciennych gruntu. Inny typ potężnej koparki wyprodukowany został przez robotników Nowo-Kramatorskiej Fabryki Maszyn. Sięga ona wysokości dziewięciopiętrowego domu i waży ponad tysiąc ton. Na koparce ustawiono 44 silniki elektryczne o ogólnej mocy 6000 kilowatów. Koparka zużywa tyleż energii co np. takie miasto jak Połtawa. Maszyna ta wyposażona jest w urządzenia pneumatyczne i hydrauliczne, w 15 tonową suwnicę i trzy dźwigi pomocnicze. Kierowana jest wyłącznie przy pomocy elektryczności. Do czerpaka wchodzi 15 m³ ziemi. Ta potężna maszyna wydobywa w ciągu doby ponad 2 tysiące wagonów ziemi.

Dla wybudowania tamy pod Kujbyszewem potrzeba około 30 milionów metrów sześciennych ziemi. Przerzucić tę olbrzymią masę przy pomocy zwykłych urządzeń, nie mówiąc już wogóle o łopatach, jest zupełną niemożliwością. To też do pracy przystąpiły potężne radzieckie spychacze. Każdy z nich obsługiwany przez jednego kierowcę-mechanika oczyszcza w ciągu godziny i wyrównuje, zasypując kanały, wyboje itp., prawie 6 hektarów ziemi. Maszyna ta zastępuje pracę trzystu ludzi. Pracę trzystu kopaczy wykonuje udoskonalony ładowacz-podnośnik. Wznosi on nasyp kolejowy o wysokości dwóch i pół metra. Po przejściu maszyny zostają tylko prace związane z ułożeniem szyn. Specjalna maszyna nowego typu przekopuje prawie trzy kilometry rowu w ciągu godziny. Nowa kopaczka ziemna produkowana przez Czelabińską i Nikopolską Fabrykę Maszyn Drogowych w ciągu jednej zmiany wykopuje 500 metrów sześciennych ziemi i przenosi ją na odległość około 150 metrów. Wszystkie te maszyny pracują już na budowach zastępując setki robotników.

Jednak podstawową część pracy wykonają liczne hydromechanizmy, przy pomocy których wzniesione zostaną ogromne tamy. W odległości 3 — 4 km od miejsca przyszłej tamy zakotwiczone zostają niezwykle silne, elektryczne, pływające, ssąco-tłoczące czerpaki ziemne. Długie ich rury opuszczają się na dno Wołgi. Wessają one rozpulchnioną pod wodą ziemię, a następnie sprężone powietrze skieruje rurami tę na wpół płynną masę do tamy. Maszyna uniesie podmyty przez siebie grunt na potrzebną wysokość, sięgającą dziesiątków metrów i ułoży go równymi, ścisłymi warstwami. Tak gigantyczna tama, niby w cudowny sposób, sama wyłoni się z wody. Nowe radzieckie pływające czerpaki ziemne zdolne są w ciągu doby wydobyć i przenieść do 40 tysięcy ton gruntu. Każdy z nich wykonuje pracę, którą musiałoby wykonać 3 tysiące ludzi.

Zasadnicze budowle każdej elektrowni wodnej wznoszone będą z betonu. Rozmiary ich są olbrzymie. Gdyby z betonu, który zostanie zużyty na budowę wznieść ścianę grubości metra i wysokości 3 metrów, to ciągnęłaby się ona od Moskwy do Uralu. Budowniczowie tamy Kujbyszewskiej dniem i nocą co minutę układać będą 20 m³ betonu.

Oto są niektóre z tych pojazdów, maszyn i urządzeń, które pomogą zrealizować w ciągu 5 — 6 lat gigantyczne roboty, przewyższające największe budowle, jakie stworzyła ludzkość w ciągu swej całej historii. Nad ich konstrukcją, a obecnie nad ich zastosowaniem pracują liczni radzieccy uczeni i inżynierowie, którzy uważają za najwyższy zaszczyt wzięcie udziału w pracach przy gigantycznych budowlach komunizmu. Liczne komitety do współpracy z budowlami Stalinowskimi są dowodem, że całe społeczeństwo radzieckie entuzjastycznie popiera Stalinowskie dzieło przeobrażenia przyrody i pragnie wziąć w nim jak najszerszy udział.

Ludzie Kraju Rad myśląc o tych budowlach dumni są, że w ich Ojczyźnie mogą być realizowane takie wielkie projekty. Mocarstwa imperialistyczne, nastawione na wojny grabieżcze, mobilizują przymusowo ludność do przygotowań wojennych. W Związku Radzieckim, nastawionym na twórczą pracę pokojową, cała ludność mobilizuje się ochotniczo i z entuzjazmem do przeprowadzenia wielkiej walki z przyrodą dla budowy lepszej, świetlanej przyszłości narodów ZSRR — dla budowy komunizmu.

Gen. bryg. Matwijewski

PRZYGOTOWANIE I JAZDA SAMOCHODEM W ZIMIE

Jesień i zima z deszczami, roztopami, śniegiem, gołoledzią i mrozem sprawia wiele przykrości kierowcom. Zostawi kierowca samochód w wietrzny mroźny dzień bez osłonięcia silnika pokrowcem — woda szybko zamarznie i chłodnica już uszkodzona. Wyjedzie z nieuregulowanymi hamulcami — przy pierwszym ostrym hamowaniu na śliskiej drodze, (zwłaszcza na asfalcie lub kostce drewnianej), samochód w najlepszym razie zarzuci — w najgorszym zaś razie przewróci się, zostanie rozbity i spowoduje ofiary w ludziach.

Jazda po silnie zaśnieżonych drogach polnych nie jest łatwa; najczęściej mamy tu do czynienia z poślizgiem tylnych kół musimy wzywać pomocy do wyciągania samochodu. Nie lepiej rzecz się przedstawia, kiedy kierowca zapomni zabrać w drogę łańcuchy przeciwślizgowe i nie założy je, jadąc po zabłoconej drodze. Nie ma jednak żadnej gwarancji, że z założonymi łańcuchami można pokonać najcięższą drogę. Na grząskich odcinkach polnych dróg lub na drodze z głęboką koleiną można łatwo „utknąć" nawet z łańcuchami przeciwślizgowymi na kołach; wtedy trzeba chwytać łopatę i okopywać ugrząźnięte koła.

Ponadto warunki atmosferyczne i stan dróg wymagają od kierowcy większego skupienia uwagi podczas jazdy oraz dużego zasobu wiadomości odnośnie zasad prowadzenia samochodu w okresie jesienno - zimowym. Dlatego też każdy kierowca przygotowując się do pracy na ten ciężki okres powinien zaopatrzyć się w:

1) pokrowiec na maskę silnika,
2) łańcuchy przeciwślizgowe,
3) sprzęt saperski (łopata, siekiera),
4) wiadro (brezentowe lub metalowe do spuszczania wody podczas przymusowego postoju).
5) linę do holowania.

Nieskomplikowany ten sprzęt może przydać się w drodze i wyręczyć kierowcę w potrzebie.

Podczas codziennego przeglądu technicznego, zwłaszcza przygotowując samochód do wyjazdu z parku postoju, nawet na krótkie odległości, kierowca obowiązany jest dokładnie sprawdzić i starannie uregulować:

a) układ kierowniczy,
b) hamulce,
c) układ zasilania i smarowania.

Luz koła kierowniczego powinien być zawsze w ściśle ustalonych granicach. Najmniejsze odchylenie od normy powinno być natychmiast usunięte, gdyż niepewny ruch kołem kierowcy może spowodować groźną katastrofę z rozbiciem samochodu i ofiarami w ludziach. Samochodu z nadmiernym luzem kierownicy nie powinno się wypuszczać z parku.

Hamulce powinny być starannie uregulowane przy czym szczęki hamulcowe muszą działać jednocześnie na obie strony. Jeśli lewe koła samochodu będą zahamowane wcześniej od kół prawej strony — zarzucenie samochodu jest nieuniknione, a przy ostrym hamowaniu samochód może się nawet przewrócić. W samochodach zaopatrzonych w hamulce hydrauliczne, należy sprawdzać poziom płynu hamulcowego w cylindrze głównym i niedopuszczać, by powietrze dostawało się do układu hamulcowego. W hamulcach o napędzie mechanicznym sprawdza się równomierność napięcia cięgieł hamulcowych. Luz pedału sprzęgła powinien być starannie uregulowany Nie należy zapominać o podstawowej zasadzie hamowania — na śliskiej drodze ostre hamowanie jest surowo wzbronione.

Sprawdzając układ zasilania należy zwracać uwagę na osadnik. Najgorszym wrogiem paliwa zimą jest woda, która dostając się do przewodu paliwa, może zamarznąć i przerwać dopływ paliwa do komory pływakowej gaźnika. W razie ujawnienia wody w paliwie, należy spuścić go ze zbiornika, przepłukać zbiornik czystą benzyną, a cały układ zasilania przedmuchać sprężonym powietrzem, posługując się sprężarką do pompowania dętek.

W czasie chłodów olej krzepnie i wskutek tego nie od razu zaczyna smarować, trące powierzchnie zimnego silnika i innych zespołów, co może spowodować przedwczesne ich zużycie, a nawet uszkodzenie samochodu.

Brudny olej krzepnie szybciej i mocniej aniżeli czysty; drobiny brudu zawieszone w zimnym oleju, działają na trące powierzchnie jak ścierniwo, powodując przedwczesne zużycie samochodu.

Często się zdarza, że niedoświadczony kierowca, uporawszy się z rozruchem silnika zimą, natychmiast daje szybkie obroty, by prędzej rozgrzać silnik. Wynik tego jest znany: w najlepszym razie — wytopienie wkładek, w najgorszym zaś — zatarcie tłoka, urwanie korbowodu i przebicie głowicy silnika. Dlaczego to się stało? Stało się to dlatego, że koszulka silnika pod wpływem spalania mieszanki ogrzewa się szybciej aniżeli skrzepnięty olej w misce olejowej silnika. Olej nie dopływa w odpowiednim czasie do trących powierzchni stąd więc całe nieszczęście dla mało doświadczonego kierowcy.

Dla uniknięcia tego zaleca się podczas chłodów, po ukończonym dniu pracy, spuszczać olej z miski olejowej silnika i przechowywać w specjalnych ogrzewaczach, a na drugi dzień, przed uruchomieniem silnika, wlewać gorący olej, ogrzany do temperatury 50 — 60 stopni C. i gorącą wodę.

Ale na tym nie koniec. Jeszcze jedna niemiła niespodzianka czeka niedoświadczonego kierowcę. Po przyjściu rano do samochodu pozostawionego na noc na otwartym powietrzu lub w nieopalanym pomieszczeniu przy temperaturze otaczającego powietrza poniżej minus 10 — 12 stopni C, kierowca zaczyna uruchomiać silnik rozrusznikiem. W wyniku tego po 10 — 15 minutach akumulator zostaje wyładowany. Dlatego też należy pamiętać, że podczas mrozu silnik o każdej porze dnia należy uruchomiać korbą rozruchową a nie rozrusznikiem, by ocalić akumulator.

Nie należy również zapominać, że w skrzynce biegów i obudowach mostu, smar również krzepnie, wobec czego jazdę należy rozpoczynać z niższego biegu na małej szybkości i nie podrywać z miejsca samochodu, by nie ułamać zębów kół zębatych. Kierowca powinien wyczuwać samochód i w czasie mrozów nie przeciążać silnika i mechanizmu różnicowego szybkimi obrotami.

Wskazówki powyższe stanowią zaledwie część wiadomości i czynności kierowcy zmierzających do przygotowania samochodu na okres zimowy.

Rozpatrzmy teraz zasady prowadzenia samochodu w warunkach jesienno - zimowych.

Przede wszystkim należy omówić zasady jazdy po śliskiej drodze.

Podczas jazdy po śliskiej drodze (zabłocona droga polna, mokry asfalt, kostka drewniana, oblodzony bruk, asfalt) zmniejsza się siła przyczepności kół z nawierzchnią drogi i następuje poślig kół. Poślizg kół zjawia się tym szybciej im:

a) bardziej śliską jest nawierzchnia drogi (oblodzona lub mokra po deszczu),
b) mniejszy jest poprzeczny przekrój opony kół pędnych (u Skody szybciej niż u Pobiedy lub Gaza — 51),
c) bardziej zużyty jest bieżnik opony,
d) mniejszy jest nacisk jednostronny kół pędnych,
e) większą jest siła pociągowa, przekazywana na koła pędne (niższy bieg, a duża szybkość).

Z rozważań tych można wyprowadzić następujące wnioski, praktyczne odnośnie prowadzenia samochodu po śliskiej drodze:

1) samochód należy prowadzić na wyższym biegu (jeśli warunki ruchu drogowego na to pozwalają) lub też na niższych biegach, lecz z równomiernym podawaniem mieszanki bez gwałtownego naciskania na pedał przyśpiesznika,
2) zwiększając szybkość dbać o równomierne podawanie mieszanki,
3) w miarę możności nie zatrzymywać się na śliskim miejscu, zwłaszcza na wzniesieniach; w razie przymusowego zatrzymania, ruszać z miejsca z możliwie małym podawaniem mieszanki,
4) jeśli mimo małego podawania mieszanki nie da się ruszyć z miejsca, należy zwiększyć przyczepność kół pędnych z nawierzchnią drogi, przez podsypanie pod koła piasku, ziemi, suchej trawy lub innego podręcznego materiału zwiększającego przyczepność kół. Należy także zastosować łańcuchy przeciwślizgowe lub też okręcić obręcz koła powrozem

Małe wzniesienia należy pokonywać z rozpędu lecz ostrożnie, wykorzystując siłę bezwładności samochodu i nie wyłączając sprzęgła. Podczas jazdy po śliskiej drodze, zwłaszcza podczas gołoledzi, sprzęgło należy wyłączać tylko dla zmiany biegów, pamiętając, że po odłączeniu od napędu silnika samochód straci kierowanie, ponieważ koła pędne tracą (i tak niewielką) przyczepność z drogą.

Jadąc po śliskiej drodze należy hamować bardzo ostrożnie, naciskając na pedał stopniowo i kilkakrotnie przy włączonym sprzęgle. Jeśli samochód ujawnia skłonność do zarzucenia — zwolnić pedał hamulca, wyrównać samochód, podkręcając kołem kierownicy w stronę zarzucenia i ponownie przyhamować itd.

Ogólnie mówiąc, używać hamulców należy możliwie jak najrzadziej, hamując przy tym płynnie, gdyż gwałtowne hamowanie niszczy bieżnik opony, okładziny szczęk hamulcowych i bębny, a przy nieprawidłowo uregulowanych hamulcach samochód, na śliskiej drodze, zarzuca

Kierowca powinien pamiętać, że przez ostre hamowanie nie zawsze uniknie wypadku.

Zjeżdżając z długiego spadku (nie tylko na śliskiej lecz i na suchej drodze) należy hamować silnikiem nie wyłączając sprzęgła, z przymkniętą przepustnicą powietrza. Przy tym rodzaju hamowania do sił zmniejszających szybkość samochodu dochodzą:

1) siła oporu mieszanki przy przejściu jej przez układ zasilania i zawory,
2) siła tarcia w silniku i
3) część siły oporu mieszanki przy sprężaniu w cylindrach oraz siła tarcia w innych mechanizmach samochodu.

(Dokończenie na str. 6)

Jak się zachować przy poślizgu?

Mokra lub oblodzona nawierzchnia jest w obecnym okresie często przyczyną nieoczekiwanego poślizgu. Poślizg taki powstający nieraz w bardzo krytycznych momentach ruchu ulicznego czy jazdy szosowej, doprowadził nie jeden samochód do rozbicia lub w najlepszym razie poważnego uszkodzenia.

Omówimy więc pokrótce sposoby „wyratowania" się z najgroźniejszego — bocznego poślizgu. Przyczyną jego powstania jest działanie sił bocznych przekraczających siłę oporu kół na nawierzchni (przyczepność do niej). A więc może to zdarzyć się przy ostrym zahamowaniu na nierównej nawierzchni tak jak i może być konsekwencją za szybkiego zakrętu.

Tak czy inaczej, odczuwamy nagle, że tył wozu posuwa się w sposób niekontrolowany w kierunku poprzecznym do jazdy.

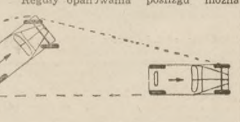
Rozpatrzymy więc przebieg poślizgu według rysunku 1. Wywołany przez zbyt dużą szybkość na śliskiej nawierzchni spowodował, że tył wozu „uciekał" nam na prawo. Musimy więc natychmiast zareagować kierownicą (a nie hamulcem), skręcając ją z wyczuciem również w prawo, a dopiero po całkowitym opanowaniu wozu możemy zlekka przyhamować. Gdybyśmy natomiast skręcili kierownicą w lewo (rys. 2), to oczywiście zamiast zlikwidowania poślizgu, uczynilibyśmy go znacznie szybszym, dłuższym i niebezpieczniejszym.



rys. 2

Przód wozu stałby prawie na miejscu, a tył, na skutek działania siły bezwładności i odśrodkowej zrobiłby pełny obrót, albo może i więcej naokoło przodu. O tym jak duże niebezpieczeństwo grozi takiemu „tańczącemu" i innym użytkownikom jezdni, niewidzącym dokąd go wreszcie poślizg zaprowadzi, wiedzą ci, którzy przyjrzeli się tego rodzaju wypadkom na ulicach miast lub na szosach

Reguły opanowania poślizgu można ująć w paru poniższych punktach. Jeżeli powstał on wskutek nadmiernej szybkości to:



rys 1

1. Wyrównać poślizg przez skręcenie kół w stronę zgodną z kierunkiem zarzucenia tyłu. Skręt w przeciwną stronę spowoduje obrócenie się całego pojazdu.

2. Wyrównania poślizgu nie przeciągać gdyż może to spowodować zarzucenie w drugą stronę i to w sposób mocniejszy.

3. Nie hamować w poślizgu, tym możemy go tylko powiększyć i przedłużyć.

4. W momencie rozpoczęcia poślizgu nie tracić zimnej krwi i reagować natychmiast, inaczej samochód ulegający sile bezwładności i nie da się opanować, aż do zatrzymania (przeważnie na jakiejś przeszkodzie).

5. Hamować i to lekko, można dopiero po wyrównaniu poślizgu kiedy wóz prowadzimy całkiem pewnie.

Franek otrzymawszy rozkaz wyjazdu wstał wcześnie i przygotował się należycie do drogi. Przyniósł łańcuchy przeciwśnieżne, oskard, przygotował piasek, zakrył samochód plandeką. Janek wolał w tym czasie próżnować...

Początkowo jechali razem...

Już na punkcie kontrolnym Franek zauważył, że Janek się spóźnia.

A oto skutki lekkomyślności i próżniactwa. Franek przyjechał na czas wzorowo wykonując zadanie a Janek przybył z opóźnieniem, ładunek zmoczony — przyczyna — nieprzystosowanie odpowiednio samochodu do jazdy w zimie.

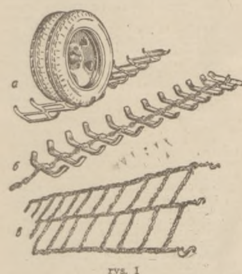
Uczymy się na doświadczeniach Armii Radzieckiej

RADŹ SOBIE SAM W TRUDNYM TERENIE

Doświadczenia kierowców bohaterskiej Armii Radzieckiej, zdobyte w latach wojny z faszystowskim najeźdźcą są dla nas niewyczerpanym źródłem przykładów jak w najtrudniejszych okolicznościach dzięki doskonałemu wyszkoleniu można poradzić sobie samemu, zwalczyć przeszkodę i wzorowo wypełnić zadanie bojowe.

Szereg potężnych operacji Armii Radzieckiej w których poważną rolę odegrały samochody, odbywało się w bardzo trudnych warunkach terenowych i klimatycznych. Oprócz faszystowskiego wroga, śnieg, lód, mróz, błota i bezdroża utrudniały kierowcom wykonanie zadań od których zależało nieraz zwycięstwo. Wprowadzili oni jednakże szereg sposobów, dzięki którym i tego nieprzyjaciela pokonywali.

Wiedząc, że działanie odbywać się będzie w trudnoprzekraczalnym błotnistym lub zaśnieżonym terenie kierowcy przygotowywali specjalne łańcuchy terenowe rys. 1. różnych typów w zależności od posiadanego materiału i terenu. Łańcuchy terenowe zakładali kierowcy bądź przed jazdą



rys. 1

w trudnym terenie, bądź też dopiero w drodze gdy koła „buksowały". Wówczas jak pokazuje to rys. 2 łańcuch układali w kierunku jazdy, przywiązując go uprzednio do tarczy koła.

Z chwilą gdy obracając się koło wciągnęło łańcuch i obwinęło go dokoła siebie kierowca spinał go za pomocą specjalnego zamka. Uważać przy tym należy by łańcuch zakładać możliwie wcześnie ponieważ często się zdarza, że samochód wyjedzie z wgłębienia wcześniej niż łańcuch obwinie się wokół koła a wówczas nie da

rys. 2

się go zapiąć. Kierowcy radzieccy nie używali nigdy łańcuchów terenowych podczas jazdy po twardym gruncie a szczególnie po szosie, ponieważ niszczą one wówczas bardzo silnie opony. Po przebyciu trudnego odcinka łańcuchy zdejmowano.

Dalszym sposobem pokonywania przez radzieckich kierowców trudnego terenu było stosowanie tzw. „mostka". Urządzenie to — składało się z poszczególnych kawałków drzewa z obu stron powiązanych liną. W wypadku ugrzeźnięcia kół przednich mostek umocowano i posługiwano się nim jak wyżej opisanymi łańcuchami terenowymi. W wypadku gdy ugrzęzły koła tylne sposób użycia mostka pokazuje rys. Nr 3.



rys. 3

„Mostek" podłożony pod przednie koła i przywiązany liną do tarcz kół tylnych stanowi oporę na którą wciąga się samochód gdy lina rozpocznie się nawijać wokół kół napędzanych.

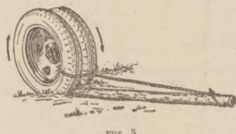
W wypadku gdy kierowcy nie posiadali żadnego z urządzeń pomocniczych stosowali inne prostsze sposoby jak podkładanie belek, desek itp.

Na rys. 4 pokazany jest sposób wydobycia koła za pomocą gałęzi drzewa (grubość jej winna wynosić od 80 do 150 mm) Sposób ten daje szczególnie dobre rezultaty w zastosowaniu podczas jazdy po gruntach z głęboką, grząską powierzchnią.



rys. 4

W wypadku, gdy koła nie najeżdżają dobrze na gałąź należy przywiązać ją tak jak pokazuje to rys. 5 za pomocą liny do tarczy.



rys. 5

Wymienione sposoby zawodzą jednakże często przy przekraczaniu rzeczek, strumieni itp. Wówczas to kierowcy radzieccy jak pokazuje rys. 6 wbijali w ziemię kołki) w terenie lesistym drzewa) do których przywiązywali linę umocowaną drugim końcem do tarcz kół napędzanych. Przy uruchamianiu samochodu lina okręcała się dokoła kół i samochód wydobywał się z przeszkody.



rys. 6

Zapoznanie się z tymi i innymi sposobami stosowanymi przez kierowców Armii Radzieckiej dla pokonania trudnego terenu jest niezmiernie ważne. Żołnierz — kierowca musi bowiem umieć wykonać wzorowo każdy rozkaz dowództwa niezależnie od przeszkód naturalnych.

kpt. Wilamowski

Pamiętajmy przy przeprawie przez lód

Rodzaj pojazdu i jego ciężar	Najmniejsza grubość lodu w cm. przy średniej temp. powietrza w ciągu ostatnich 3 dób.			Odległość między poszczególnymi pojazdami w m.
	— 10 C i niżej	od — 10° do — 5°	od — 5° do — 0°	
1	2	3	4	5
Pojazd gąsienicowy				
4 — t	18	20	23	10
6 — t	22	24	28	15
10 — t	28	31	35	20
20 — t	40	44	50	25
30 — t	49	54	61	35
40 — t	57	63	71	40
50 — t	64	70	80	40
60 — t	70	77	88	45
Pojazdy kołowe				
2 — t	16	18	20	15
3,5 — t	21	23	26	15
6 — t	27	30	34	20
10 — t	35	39	44	25
15 — t	43	47	54	30
Artyleria zmotoryzowana: Ciężar działa / Ciężar ciągnika				
2 — t / 3,5 — t	19	21	24	15
3 — t / 5,5 — t	24	26	30	20
4.5 — t / 5,5 — t	25	28	31	20
8 — t / 12 — t	35	39	44	30
21 — t / 15,5 — t	55	61	69	35



Wiemy wszyscy doskonale, że stal z jakiej wykonane są zawory samochodowe jest bardzo wysokiego gatunku i dlatego nadaje się do wykorzystania na narzędzia. No, dobrze powiecie, ale jakie narzędzia można zrobić ze starego zaworu?

Otóż nie jedno. Można wykonać punktak, przebijak i śrubokręt. Pierwsze dwa chyba są tak proste, że nie trzeba ich omawiać. Śrubokręt wykonamy w sposób przedstawiony na rysunku. Po wytoczeniu z twardego drzewa odpowiedniej rękojeści, staczamy górną część talerzyka zaworu na płask, wiercimy (ostrożnie, bo

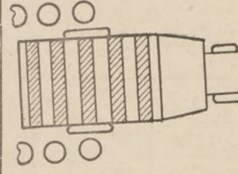


twarde). dwa albo trzy otwory i następnie przykręcamy wkrętkami do rękojeści, potem dopiero szlifujemy koniec trzonka zaworowego na kształt śrubokręta.

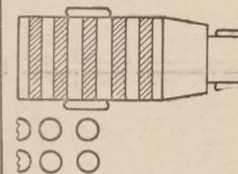
Wymieniamy DOŚWIADCZENIA

Zapoznanie się przez żołnierzy liniowych z poniższymi wskazówkami praktycznymi przyczyni się do sprawniejszego wsiadania i skrócenia czasu potrzebnego dla załadowania samochodu.

Przed wsiadaniem żołnierze zostają podzieleni na grupy, które mają wsiadać do poszczególnych samochodów. Jeżeli załadowanie odbywa się z planem, wówczas na komendę „do samochodu" wymieniona grupa ustawia się w szeregu po prawej i lewej stronie na wysokości tylnego koła (patrz rys. 1). Jeżeli natomiast naładowanie następuje na szosie lub drodze cała grupa ustawia się po prawej stronie samochodu w dwuszeregu na wysokości prawego tylnego koła (patrz rys. 2). W wypadku gdy samochód jest kryty, wówczas zawsze pododdział ustawia się w dwusze-



regu na samochodzie, (patrz rys. 3). Przed wsiadaniem zależnie od rozkazu broń należy zabezpieczyć lub rozładować. Na komendę „na miejsca" żołnierz stojący pierwszy w szeregu, oddaje karabin stojącemu za nim. Następnie jeżeli stoi po prawej stronie samochodu, stawia lewą nogę na tylne koło, rękoma chwyta za górną krawędź skrzynki ładunkowej i przesuwa prawą nogę przez ścianę. Po wejściu do samochodu odbiera karabin i zajmuje miejsce na pierwszej ławce siadając twarzą w kierunku jazdy. Inni żołnierze prawego rzędu wsiadają w ten sam sposób zajmując miejsca na przednich ławkach kolejno od lewej do prawej strony. Na pierwszej ławce należy pozostawić po lewej stronie jedno wolne miejsce dla dowódcy grupy.



Żołnierze stojący w szeregu po lewej stronie samochodu stawiają prawą nogę na tylnym kole a lewą nogę przerzucają. Po wejściu do samochodu i odebraniu karabinu zajmują miejsca na tylnych ławkach od prawej do lewej strony. Ostatni wsiadający z prawej i lewej strony zajmują środkową ławkę.

Dowódca grupy (pododdziału) po wyznaczeniu obserwatorów wsiada na końcu.

Żołnierze siedzący na tylnej ławce z prawej i lewej strony winni obserwować urządzenia zamykające tylną ścianę samochodu.

Przy wsiadaniu więc na samochód musimy pamiętać o następujących zasadach:
- **przed wsiadaniem karabin oddajemy do potrzymania stojącemu za nami żołnierzowi.**
- **wsiadając z lewej strony samochodu, stawiamy na kole prawą nogę, lewą zaś przerzucamy przez ścianę. wsiadając z prawej strony odwrotnie ławki**



winny być zajmowane przednie i tylne na końcu zaś środkowe, tak ażeby ci którzy osiadają pierwsi nie przeszkadzali wsiadającym po nich,
- **przy ładowaniu na placach wsiada się jednocześnie z prawej i lewej strony samochodu, przy ładowaniu na szosie i drogach wsiada się tylko z prawej strony, lub z tyłu gdy samochód jest kryty.**

kpt. Fopp Tadeusz

Staranne przygotowanie samochodu do drogi podstawą wykonania zadania w zimie

Gen. bryg. Matwijewski

PRZYGOTOWANIE I JAZDA SAMOCHODEM W ZIMIE

(Dokończenie ze str. 4)

Rozpoczynając hamowanie silnikiem, należy zdjąć nogę z pedału przyśpiesznika i, nie wyłączając sprzęgła, zlekka naciskać na pedał hamulca. Przy gwałtownym naciśnięciu na pedał silnik może zgasnąć. Jeśli zjeżdżając z długiego spadku, kierowca ujrzy z daleka grożące mu niebezpieczeństwo, powinien szybko wyłączyć sprzęgło i przejść na niższy bieg (2-gi a nawet 1-szy), następnie, nie wyłączając sprzęgła, ostrożnie przyhamowywać samochód. W tym przypadku na obniżenie szybkości wpłynie: po pierwsze — stosunek przekładni kół zębatych, skrzynki biegów i po drugie — działanie szczęk hamulcowych na bębny kół samochodu. Gdy samochód osiągnie żądaną szybkość, należy dać silnikowi odpowiednie obroty, zdejmując nogę z pedału hamulca, w przeciwnym bowiem razie silnik zgaśnie. W razie konieczności zatrzymania samochodu, kierowca powinien obliczyć drogę hamowania i zahamować zwykłym sposobem, tj. wyłączyć sprzęgło i dać silnikowi potrzebne obroty, by nie zgasł.

Droga hamowania

Szybkość w km/godz.	Droga w m/sek bez hamowania	Droga hamowania w metrach			
		Sucha szosa asfaltowa i zwykła	Mokra szosa asfaltowa i zwykła	Droga zaśnieżona	Droga oblodzona (gololedz)
5	1,39	0,16	0,24	0,49	0,65
10	2,78	0,65	0,98	1,96	2,62
15	4,17	1,47	2,22	4,43	8,91
20	5,56	2,60	3,90	7,90	10,50
30	8,33	5,90	8,80	17,70	23,60
40	11,11	10,50	15,70	31,50	41,90
50	13,89	16,40	24,60	49,20	65,20
70	19,44	32,10	48,20	96,30	124,40
100	27,78	65,50	98,30	196,70	255,50

Z podanej niżej tatbeli drogi hamowania wynika, że na śliskiej drodze (zaśnieżona, oblodzona), droga hamowania gwałtownie wzrasta i zależy całkowicie od szybkości, wskutek czego na takich drogach szybkość jazdy nie powinna przekraczać 30 — 40 km, gdyż nawet przy takiej szybkości droga hamowania wynosi 17 — 31 m, co oczywiście wymaga od kierowcy umiejętnego jej określenia

Hamując silnikiem nie należy w żadnym wypadku wyłączać zapłonu, ponieważ zasysane do cylindrów paliwo, skraplając się jako niespalone, zmywa smar z gładzi cylindrowej i rozrzedza olej w misce olejowej silnika.

Zimą kierowcy samochodów jednostek wojskowych, zmuszeni będą jeździć po drogach nieuprzątniętych, a często nawet w terenie pokrytym śniegiem. Jazda po śniegu jest nie łatwa. Koła samochodu grzęzną w śniegu jak w miękkim gruncie, stawiając opór. Krótki odcinek zaśnieżonej drogi można przebyć z wyłączonym silnikiem, wykorzystując siłę bezwładności samochodu, należy przy tym jednak mocno trzymać kierownicę, ponieważ przednie koła mogą napotkać różne przeszkody i samochód zarzuci. kierowca zaś powinien być przygotowany w każdej chwili do wyrównania samochodu w stronę przeciwną zarzuceniu.

Jeśli zaśnieżony odcinek drogi jest długi, trzeba dojeżdżając do niego przyhamować, przejść na niższy bieg i jechać równomiernie podając mieszankę, należy przy tym unikać straty szybkości i nie zatrzymywac się, by nie spowodować poślizgu kół. Ślizgające się koła szybko wykopią w śniegu głębokie koleiny, wskutek czego tylny most samochodu osiądzie na śniegu. W tym przypadku należy zgasić silnik, wykopać w śniegu dołek pod tylnym mostem, podłożyć pod koła jakikolwiek materiał zwiększający ich przyczepność z nawierzchnią drogi i, na niższym biegu z równomiernym podawaniem mieszanki, wyprowadzić ugrzęźnięty samochód na dobrą drogę. Jeśli zabiegi te nie pomogą — wezwać do pomocy drugi samochód, który, holując, wyciągnie go z zaśnieżonego odcinka drogi.

Przewidując jazdę po rozmytych przez deszcz drogach gruntowych lub w terenie, kierowca obowiązany jest włożyć łańcuchy przeciwślizgowe na przednie koła samochodu.

Zbliżając się do ciężkiego odcinka drogi (błoto, głębokie koleiny, słaby grunt, woda na drodze) należy zatrzymać samochód na twardym gruncie i dokładnie rozpoznać drogę: zbadać głębokość koleiny oraz głębokość wody na drodze, stan gruntu, poszukać drogi objazdowej i jeśli jej nie ma, zasypać głębokie koleiny ziemią lub chrustem, po czym rozpocząć jazdę, starając się wprowadzić koła samochodu w dawną koleinę (lub też jechać tak, by koleina biegła przez środek samochodu), unikając ostrych skrętów kierownicą, co zwiększa stawiany jeździe opór i powoduje poślizg kół.

Jeśli dalsza jazda na ciężkim odcinku drogi staje się niemożliwą, nie należy zwiększać dopływu mieszanki dla przebycia pozostałej drogi, jest to niewłaściwy sposób, gdyż ślizgające się koła wykopią dołki i tylny most samochodu oprze się o grunt. W tym przypadku należy ostrożnie posuwać się tyłem, jadąc śladem dawnej koleiny. Jeśli jednak samochód nie da się wyprowadzić i rozpocznie się poślizg kół, należy podkopać grunt pod mostem tylnym i przednią osią i ponownie rozpocząć jazdę lecz na przemian: raz do przodu, drugi raz w tył. Jeśli i ten sposób nie pomoże, wówczas nie pozostaje nic innego, jak unieść podnośnikiem koła (każde z osobna) i wzmocnić pod nimi grunt, podkładając żwir, deski, chrust itp.

Na zakończenie chciałbym jeszcze raz podkreślić, że praca kierowcy w okresie jesienno-zimowym jest trudna i bardziej skomplikowana, aniżeli latem lub wiosną, wymaga ona od niego dużego zasobu wiadomości, specjalnej uwagi i ostrożności tak podczas jazdy po mieście, jak i poza miastem.

Por. Umiński

STRZEŻ SIĘ!

BENZYNY ETYLIZOWANEJ

Zbliża się okres zimy i związane z tym trudności w uruchomieniu samochodu. Zdarzają się częściej wypadki zatkania przewodów benzynowych. Kierowca chętnie myje ręce wewnątrz garażu w benzynie spuszczonej z baku niż to czynił latem, gdy mył się zewnątrz garażu w wodzie z pod kranu. Z powodu mrozów resztki benzyny wolniej parują gdyż brak ciepłych promieni słońca.

W związku z tym chciałbym podzielić się z kolegami swoim doświadczeniem i podać kilka rad i wskazówek oraz ostrzec kierowców przed niebezpieczeństwem grożącym przy niewłaściwym obchodzeniu się z benzyną etylizowaną, używaną do napędu naszych samochodów.

Skład płynu etylowego, który używa się w mieszaninie z benzyną w dość dużym procencie bo od 10 — 25% składa się z następujących związków chemicznych: czteroetylku ołowiu, dwutlenku etanu, benzyny lotniczej i barwnika. Najgroźniejszym dla człowieka z tych związków jest czteroetylek ołowiu, który działa zabójczo na organizm a przy tym bardzo zamaskowanie. Dostawszy się na skórę przy myciu rąk, czy przypadkowym rozlaniu, płyn etylowy znajdujący się w benzynie etylizowanej nie powoduje w pierwszym momencie żadnych zmian, gdyż skóra nie boli, nie swędzi, nawet nie śladów zaczerwienienia.

Nie należy się jednak tym uspokajać. Benzyna wyparowuje pod wpływem ciepła a czteroetylek ołowiu przenika bezboleśnie do organizmu, gdzie zaczyna swą zabójczą działalność, wywołując duszność, zawroty głowy itp. Płyn etylowy dostając się do organizmu przez jamę ustną jest przyczyną wymiotów. Większa jego ilość powoduje silne zatrucie, a nawet śmierć.

Dlatego też przy obchodzeniu się z benzyną etylizowaną trzeba zwracać dużą uwagę, aby nawet kropla płynu nie dostała się na skórę. Jeżeli jednak pomimo ostrożności benzyna etylizowana dostanie się na ręce czy twarz, należy je natychmiast zmyć czystą benzyną lub naftą, a następnie ciepłą wodą z mydłem. Musimy pamiętać o tym, że płyn etylowy nie rozpuszcza się w zimnej wodzie, dlatego nie wskazanym jest zmywanie tylko wodą, natomiast rozpuszcza się w płynach tłustych.

W przypadku gdy benzyna etylizowana dostanie się do oczu należy natychmiast przemyć je roztworem soli kuchennej. Robimy to w następujący sposób, rozpuszczamy O,9 litra soli kuchennej w litrze wody i umaczaną w tym płynie watą czy czystą szmatką przecieramy kilkakrotnie oczy, następnie zaś spłukujemy je ciepłą wodą.

Zdarza się, że niedoświadczony kierowca przedmuchując ustami przewody benzynowe połknie trochę benzyny etylizowanej. W tym wypadku należy niezwłocznie zwrócić się do lekarza, który zarządzi przepłukanie żołądka. Gdy kierwca nie ma możności wezwać pomocy lekarskiej dobrze jest napić się jak najwięcej mleka lub wypić kilka jajek surowych. Białko znajdujące się w tych pokarmach neutralizuje w dużym stopniu szkodliwą działalność czteroetylku ołowiu. Jeżeli w pobliżu znajduje się apteka można kupić 50 — 60 miligramów siarczanu magnezu i wypić w postaci 10 — 25% roztworu z wodą.

10 ZASAD PRACY Z BENZYNĄ ETYLIZOWANĄ 10

1. pracować przy benzynie etylizowanej w gumowych rękawiczkach.
2. zmywać często w nafcie narzędzia, które stykały się z benzyną etylizowaną w czasie pracy jak: węże, miarki, klucze itp.
3. myć ręce i opłukiwać twarz po pracy.
4. nie przystępować do pracy w odzieży o której wiemy, że jest zakażona.
5. nie pracować przy benzynie etylizowanej na czczo i nie jeść w czasie pracy.
6. nie ssać benzyny ustami przy pomocy węży, także nie przedmuchiwać ustami przewodów benzynowych.
7. ze względu na łatwopalność nie palić papierosów, prymusów, czy też lamp z odkrytym ogniem w pobliżu benzyny.
8. miejsca zakażone rozlanym płynem zasypać trocinami lub piaskiem.
9. unikać dłuższego przebywania w atmosferze gazów wydechowych silnika pracującego na etylizowanej benzynie.
10. w przypadku najmniejszych objawów zatrucia natychmiast meldować o tym przełożonym.

Przestrzegając powyższych wskazówek ochronimy siebie od zabójczych, szkodliwych dla organizmu skutków benzyny etylizowanej.

WALCZYMY z wypadkami

Często podajemy wskazówki o tym, jak to lub owo usprawnić i ulepszyć, piszemy o tym, jak należy oszczędzać tabor mechaniczny, gdyż stanowi on własność Państwa; tłumaczymy, że przestępstwa wobec kodeksu drogowego nie tylko zagrażają nam kierowcom, ale i innym, np. przechodniom. Nie wszyscy jednak czytają to, co my piszemy, albo też po przeczytaniu zapominają. Przykładem kierowcy, który lekceważył nie tylko przepisy drogowe, ale i ostrzeżenia starszych kolegów, który uważał, że nie ma wokół niego rozsądniejszych i bardziej doświadczonych, był nieżyjący już kierowca ciągnika kołowego.

Szosą pierwszej klasy jechał ciągnik kołowy z dużą przyczepą dwuosiową, na kołach bliźniaczych, załadowaną materiałami gospodarczymi. Na przyczepie siedziało 5 robotników rolnych. Kierowca ciągnika, zbliżając się na odległość około 600 m do miejsca pokazanego na rysunku, minął tablicę ostrzegawczą ze znakiem zakrętu i dodatkową informację: „duży spadek". Bagatelizując zupełnie to ostrzeżenie, wyłączył przekładnię na luz i nie hamując jechał dalej z rozpędem. Pociąg drogowy nabierał stopniowo szybkości, aż doszedł do około 70 km na godzinę. Teraz kierowca zastanowił się widocznie, że trzeba hamować i to mocno, bo inaczej niemożliwe będzie przejechanie zakrętu. Ale niestety zapomniał o tym, że przyczepa z hamulcami penumatycznymi nie była hamowana, bo ciągnik nie miał instalacji hamulcowej powietrznej, tylko mechaniczną. Próby zwolnienia tempa jazdy nie dawały rezultatu, wstawienie biegu nie powiodło się również ze względu na za duże obroty kół ciągnika i skrzyni biegów. Gwałtowne naciśnięcie nożnego hamulca zatrzymało na chwilę koła tylne ciągnika, skierowując go na lewą stronę jezdni. Dalsze wypadki potoczyły się z błyskawiczną szybkością. Cały ciągnik drogowy, ważący około 12 ton, przejechał krawężnik, rozbijając płot, uderzył w róg domu (A); tu ciągnik stracił przednie lewe koło oraz cały tylny most i rozłamany na pół pchany był przez przyczepę do miejsca (B), gdzie został wraz z częścią widelca pociągowego przyczepy. Przyczepa natomiast, złamawszy dwa drzewa, skręciła lekko w prawo i rozbiła się o róg murowanego domu (C), wywalając dużą część ściany. W czasie tych ostatnich kilku sekund jazdy pociągu drogowego straciło życie trzy osoby (w tym kierowca ciągnika), a trzy osoby zostały ciężko ranne.

AZ

plut. Milczarek F.

Wzorowi kierowcy wymieniają doświadczenia

OBSŁUGA NADWOZIA POBIEDY

Nadwozie samochodu „Pobieda“ składa się z tłoczonych arkuszy blachy i kształtowników metalowych, spawanych ze sobą punktowo. W wielu miejscach celem wzmocnienia nadwozia zastosowano spawanie acetylenowe i elektryczne na długich stykach. Grubość blachy używanej do budowy nadwozia Pobiedy wynosi od 0,8 do 2,0 mm.

Krótka rama w przedniej części nadwozia służy do zawieszenia silnika i przednich kół. Umocowanie jej jest pewne i proste przez przykręcenie jej śrubami do podłogi wozu. Celem wzmocnienia zastosowano dwa wsporniki połączone śrubami z przednią ścianą nadwozia.

Krótka rama Pobiedy nie przechodzi pod całym wozem dzięki temu udało się osiągnąć duży prześwit dolny a równocześnie niewielką wysokość wozu. Samoniosące nadwozie jest całkowicie sztywne i pewne, gwarantujące bezpieczeństwo podróżnych nawet podczas gwałtownego zderzenia.

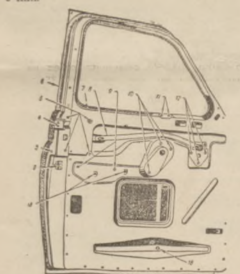
Głównymi punktami obsługi nadwozia są drzwi i okna. Zajmiemy się więc najpierw budową drzwi.

Składają się one z tłoczonej blachy, grubości 0,9 mm w dwóch częściach zewnętrznej i wewnętrznej. Pomiędzy nimi znajduje się aparat do podnoszenia szyby.

Drzwi umocowane są na dwóch zawiasach 14 i 17, zaś ich ruch jest ograniczony cięgłem 16. W położeniu zamkniętym umocowanie drzwi jest utrwalone noskiem 2, trafiającym w uchwyt na słupku nadwozia pomiędzy drzwiami. Nosek winien wchodzić w uchwyt na minimum 6 mm.

Okucie w które trafia zamek drzwi jest umocowane na śrubach do nadwozia w sposób pozwalający na regulację jaknajściślejszego dolegania drzwi. Zewnętrzna klamka drzwi jest umocowana na śrubach (4) a wewnętrzna jest zabezpieczona na sworzniu konsolki trzymanej śrubami 12. Zamek drzwiowy jest zablokowany przez wciśnięcie przycisku 7, w którym to położeniu nie da się drzwi z zewnątrz otworzyć klamką. Przednie drzwi zamykają się również i kluczykiem ze strony zewnętrznej.

Całe nadwozie zaopatrzone jest w szyby nierozpryskujące „stalinit“ o grubości 6 mm.



Drzwi przednie lewe, bez tapicerki
1 — otwory, umocowania ograniczenia ruchu szyby, 2 — nosek prowadzący, 3 — śruba przytrzymująca zewnętrzną zapadkę, 4 — śruby trzymające zewnętrzną klamkę, 5 — śruby trzymające zamek, 6 — gumowe uszczelnienia drzwi, 7 — przycisk blokujący zamek, 8 — cięgło łączące zamek z wewnętrzną klamką, 9 — śruby ustalające poziome położenie przyrządu do opuszczania szyby, 10 — śruby trzymające mechanizm opuszczania szyby, 11 — śruby górnego ograniczania ruchu szyby, 12 — śruby trzymające oprawkę klamki wewnętrznej, 13 — i 15 — osłona słupka nadwozia, 14 — górny zawias, 16 — ogranicznik ruchu drzwi, 17 — dolny zawias, 18 — śruby trzymające dolną poprzeczkę mechanizmu opuszczającego szybę.

Wyjęcie szyby z drzwi przeprowadza się w sposób całkowicie prosty, przy którym należy pamiętać, że szybę wyjmuje się przez okno do wewnątrz a nie na zewnątrz. Umocowanie nowego szkła w rynience uzyskujemy przez zastosowanie taśmy gumowej 1,5 do 2 mm, grubej, podłożonej pomiędzy rynienkę a szkło.

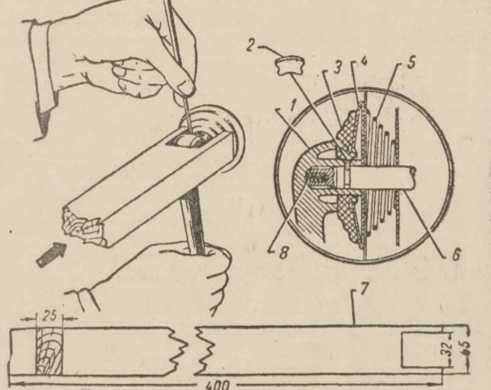
Sposób wymontowania wewnętrznej klamki pokazuje załączony rysunek. Celem ułatwienia równoczesnego naciśnięcia talerzyka i wyjęcia z zabezpieczenia klamki zaleca się stosować drewniany „widelec“ pokazany na rysunku.

Szyba przednia składa się z dwóch części, umocowanych w specjalnym uszczelnieniu gumowym. Wymiana szyby przedniej wymaga równocześnie pracy 2 osób. Szkło wyjmuje się nazewnątrz po odkręceniu środkowego słupka, a wkłada się po przyklejeniu uszczelniania gumowego do szyby.

Maska samochodu Pobieda, jest umocowana na wieszakach w przedniej części nadwozia i otwiera się od przodu do góry w tył. Celem łatwiejszego otwierania i wyrównania wagi maski, posiada ona przy swym zawieszeniu sprężyny. Cięgło otwierające zamek maski, przebiega w pancerzu aż do rękojeści umocowanej pod deską rozdzielacza po prawej stronie.

Zabezpieczenie maski przed samootworzeniem się umieszczone jest pod linią styczności maski z osłoną chłodnicy. Po zamknięciu maski rękojeść pociągnięta do otwarcia musi być wciśnięta spowrotem inaczej maska pozostanie tylko zatrzaśnięta na zabezpieczniku.

Obsługa nadwozia Pobiedy, ogranicza się do utrzymywania go w czystości, smarowania i regulowania zawiasów i zamków oraz ewentualnego wymienienia zużytych lub uszkodzonych mechanizmów. Smarowanie połączeń, zamków i zawiasów jest konieczne celem uniknięcia rdzewienia, skrzypienia i nadmiernego zużywania się. Dokładny wykaz punktów smarowania nadwozia podajemy w innym miejscu.



Sposób wyjmowania klamki wewnętrznej.
1 — klamka, 2 — zabezpieczenie, 3 — talerzyk, 4 — podkładka, 5 — sprężyna, 6 — sworzeń klamki, 7 — drewniane „widelce“ do naciśnięcia talerzyka i sprężyny, 8 — sprężyna.

Żołnierze liniowi poznają samochód

Nasz nowy dział „Żołnierze liniowi poznają samochód“ rozpoczynamy objaśnieniem określenia samochodu i jego głównych elementów.

Samochód jest pojazdem poruszającym się dzięki sile napędowej przenoszonej z silnika na koła pędne. Źródłem siły może być silnik pracujący na paliwie lekkim (benzyna) bądź na paliwie ciężkim (olej pogazowy inaczej ropa naftowa).

Nieliczne samochody posiadają również silniki elektryczne bądź parowe.

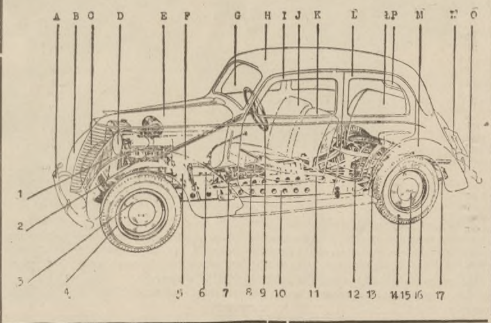
Samochody w zależności od budowy i przeznaczenia dzielą się na cztery zasadnicze odmiany do odróżnienia na pierwszy rzut oka.

Zajmijmy się najpierw samochodem osobowym pamiętając, że jego dwa zasadnicze elementy nadwozie i podwozie różnią się od samochodu ciężarowego właśnie nadwoziem (skrzynia do transportu towarów) i mocniejszym i większym podwoziem. Podajemy to do waszej wiadomości, dlatego żebyście wiedzieli z góry, że w samochodzie ciężarowym czy w autobusie, które będziemy omawiać w kolejności główne zespoły podwozia są w zasadzie takie same jak w osobowym.

Przyjrzyjmy się załączonemu rysunkowi. Przedstawia on samochód osobowy średniej wielkości zdolny do przewożenia 4 osób. Rysunek wykonany jest w ten sposób, że przez „przezroczyste“ nadwozie widzimy podwozie i jego zespoły. Objaśnienia literowe w górze rysunku dotyczą tylko nadwozia podczas gdy cyfry wskazują zespoły podwozia.

a — zderzak przedni, b — błotnik przedni prawy, c — osłona chłodnicy, d — najaśnica (reflektor), e — maska silnika, f — błotnik przedni lewy, g — szyba przednia, h — dach, i — drzwi przednie z oknem, j — siedzenie przednie prawe, k — siedzenie przednie lewe, l — drzwi tylne z oknem, ł — siedzenie tylne, p — okienko tylne, m — lewy tylny błotnik, n — tablica numeru rejestracyjnego, o — zderzak tylny.

1 — chłodnica, 2 — silnik, 3 — obręcz koła, 4 — opona, 5 — obudowa sprzęgła, 6 — skrzynia biegów, 7 — hamulec ręczny, 8 — wał napędowy, 9 — koło kierownicy, 10 — rama, 11 — wzmocnienie ramy, 12 — tłumik, 13 — wyrównywacz, 14 — opona, 15 — pokrywa obręczy, 16 — obręcz, 17 — wieszak tylnego resoru.



TECHNIKA *naszych przyjaciół*

W dziale „Za Kierownicą noszącym tytuł „Technika naszych przyjaciół“ zapoznaliśmy się już z wieloma typami samochodów, ciągników i motocykli produkowanych przez najpotężniejszy w świecie przemysł radziecki.

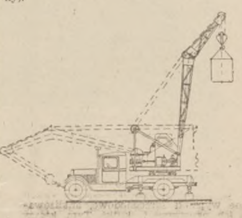
Dziś z kolei poznamy „żurawie samochodowe“ odgrywające poważną role w pracach budowy podstaw komunizmu w ZSRR oraz w przyspieszeniu obrotu towarowego.

Znajomość budowy żurawi samochodowych potrzebna jest szczególnie żołnierzom służby samochodowej, służącym w jednostkach saperskich. Zetkną się oni z nimi przy szeregu prac ziemnych, budowie mostów itp.

Żórawie jeżdżące można podzielić na dwie grupy zależnie od tego czy są zbudowane na podwoziach samochodowych czy też na podwoziach specjalnych.

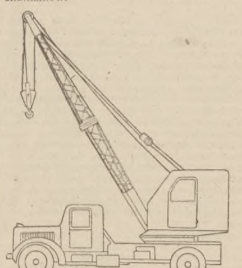
Żórawie jeżdżące posiadają zazwyczaj dwubębnową wciągarkę do podnoszenia ciężarów i wówczas mogą pracować również chwytakiem lub łyżką jako koparki. Każdy bęben jest włączany oddzielnym sprzęgłem, co umożliwia niezależną pracę przy różnym osprzęcie. Wciągarka do podnoszenia i opuszczania wyciągnika jest budowana przeważnie jako jednobębnowa, jedynie w żurawiach dużych, awaryjnych — dwubębnowa. Wciągarka jest napędzana przekładnią ślimakową z hamulcem utrzymującym wysięgnik z ciężarem w dowolnym położeniu. Maksymalne podniesienie wysiągnika ogranicza automatyczny wyłącznik.

Platforma może być obracana o 360° w obu kierunkach, dzięki zastosowaniu specjalnych skrzynek przekładniowych. W żurawiach budowanych na podwoziach samochodowych do zmiany kierunku ruchu platformy wykorzystywana jest skrzynka biegów samochodu (bieg przedni i wsteczny).



rys. 1

Napęd platformy i mechanizmu podnoszenia żurawi budowlanych na podwoziach samochodowych jest uzyskiwany od silnika samochodu za pomocą przekładni zębatych lub łańcuchowych albo od dodatkowego silnika ustawionego na platformie obrotowej żurawia. Istnieją również rozwiązania, w których silnik spalinowy jest sprzęgnięty z prądnicą, która zasila energią elektryczną silniki poszczególnych mechanizmów.



rys. 2

Rys. 1 przedstawia żuraw na normalnym podwoziu samochodu ciężarowego ZIS-6. Posiada on dodatkowe łapy dla ustawienia na stałe: uniemożliwia to przejazd podczas podnoszenia ciężaru, lecz pozwala na znaczne zwiększenie udźwigu.

Jeden z najnowszych modeli tego żurawia (rys. 2) jest budowany na podwoziu samochodu JAZZ-200. Posiada on wysięg długości 7,5 m, który może być wydłużany do 12 m. Ustawiony na podpórkach ma udźwig 5 t, bez podpórek 3 t.

Podnoszenie ciężaru i opuszczanie wysięgnika może być wykonywane niezależnie i jednocześnie co skraca czas ładowania.

W wojsku jak już mówiliśmy wyżej żórawie samochodowe mają zastosowanie w saperskich pracach ziemnych przy budowie mostów oraz także jako wyciągarki i holowniki uszkodzonego sprzętu motoryzacyjnego.



Wymieniamy DOŚWIADCZENIA

Kpr. Czesław Iwaszko

NARADA AKTYWU

(Dokończenie ze str. 1).

Po 10-minutowej przerwie nastąpiła najciekawsza część narady — **dyskusja.** Podstawą do niej były: zadania: referat i list starszych kolegów. Oto wypowiedzi z obszernej i ciekawej dyskusji.

Szer. Bosowski — mówił, że każdy kierowca powinien uczyć się języka rosyjskiego, stwierdzając, że jego znajomość przyczyni się do lepszego opanowania przodującej techniki radzieckiej. Zadeklarował on pomoc kolegom w uczeniu się języka rosyjskiego podkreślając, że będzie to najlepsza odpowiedź na naszą walkę o pokój.

chor. Flisak — apelował, aby młodzi żołnierze dążyli do uzyskania odznaki „Wzorowy Żołnierz i „Wzorowy Kierowca" przez usilne szkolenie się i wzorową służbę. Jako były przodownik pracy, członek PZPR — szer. **Górecki** nawiązując do obecności przedstawicieli budowniczych Nowej Huty oświadczył — uczynię wszystko, aby w wojsku stać się wzorowym żołnierzem i osiągnąć zaszczytne miano przodownika wyszkolenia bojowego i politycznego jako osobisty wkład w urzeczywistnienie Manifestu II Światowego Kongresu Pokoju.

Były korespondent „Sztandaru Młodych" **szer. Klimczyk** — powiedział — musimy w naszej codziennej pracy opierać się o pomoc organizacji partyjnej i ZMP-owskiej, która pomoże nam w szkoleniu. Wprowadźmi „piątkowy" system nauczania, a niewątpliwie będą osiągnięcia. Popularyzujmy osiągnięcia kolegów i korzystajmy w szerokim zakresie z prasy wojskowej. Wzorowy podoficer, żołnierz frontowy, odznaczony Krzyżem Walecznym, posiadający odznakę „Wzorowego Kierowcy" **sierż. Bellna** — poruszył sprawę oszczędności i racjonalizatorstwa, sprawę pokonywania trudności i jak najlepszego opanowania broni, którą walczymy o pokój. Zwrócił uwagę i przytoczył żywe obrazy z walk frontowych o wyzwolenie naszej ojczyzny.

W dyskusji głos zabierało jeszcze wielu żołnierzy poruszając i dając wnioski do omówienia we wszystkich dziedzinach naszego życia wojskowego, ze szczególnym uwzględnieniem oszczędności i rozwoju sportu. Dyskusję podsumował oficer **Ledwos** i ocenił wystąpienia jej uczestników jako słuszne i zdrowe.

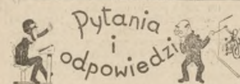
Kulminacyjny punkt następuje, gdy przewodniczący obrad tow. **Cieślelkiewicz** odczytuje zgłoszony projekt apelu skierowanego do wszystkich żołnierzy służby samochodowej w Wojsku Polskim. Apel jednomyślnie zostaje przyjęty. Wszyscy wstają z miejsc i witają odezwę długotrwałą owacją. Wzniesiono gromkie okrzyki: Niech żyje Lud Pracujący Polski! Niech żyją Siły Zbrojne Rzeczypospolitej! Niech żyją umiłowani przez najszersze masy naszego ludu i żołnierzy Prezydent Bolesław Bierut i Marszałek Polski Konstanty Rokossowski!

Uchwalono także tekst listu do generała MATWIJEWSKIEGO. Przekazano również żołnierskie, proletariackie życzenia przodownikom pracy, młodzieży Nowej Huty — nowych, pomyślnych sukcesów w realizacji Planu 6-letniego.

Uczestnicy narady rozeszli się z mocnym postanowieniem zmobilizowania wszystkich żołnierzy do takiej pracy, by jednostkę naszą uczynić przodującą w W.P., by tow. Stalin mógł polegać na naszych żołnierzach równie niezawodnie jak polega na sławnych żołnierzach radzieckich. W ten sposób godnie walczymy o pokój, o siłę naszej armii, o socjalizm. Żołnierze przystąpili do czynu — czekamy na echa narady — na jej wyniki.

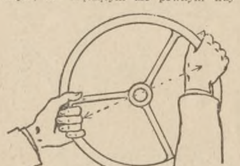


— Nasza praca to wkład w dzieło pokoju — mówi kpr. Knapik Józef gdy po wzorowym wykonaniu zadań odstawia swój wóz do garażu.



St. strz. Zieliński z Lubartowa zapytuje: Czy istnieje jakaś reguła dotycząca położenia rąk na kierownicy samochodu podczas wykonywania zakrętu?

Otóż, jak na pewno sami zauważyliście w praktyce, trzymanie rąk na kole kierowniczym jest w wielu wypadkach uzależnione od budowy pojazdu. To znaczy, że odległość kierownicy od oparcia, kąt jej nachylenia, wysokość od podłogi lub siedzenia, wreszcie sam układ koła (z dwiema, trzema lub czterema szprychami) decydują w dużej mierze o wygodnym, nie męczącym ale pewnym trzymaniu kierownicy. Zasada, jaka odnosi się nie tylko do zakrętów ale i do jazdy po prostej, jest trzymanie rąk na kierownicy w pozycji umożliwiającej jak najszybsze i najskuteczniejsze poruszanie nią, w zależności od niespodziewanej przeszkody czy wydarzenia na jezdni.





Rozpatrzymy więc przebieg poślizgu według rys. 1. Wywołany przez zbyt dużą szybkość na śliskiej nawierzchni spowodował, że tył wozu „uciekał" nam na prawo. Musimy więc natychmiast zareagować kierownicą (a nie hamulcem) skręcając ją z wyczuciem również w prawo, a dopiero po całkowitym opanowaniu wozu możemy zlekka przyhamować. Gdybyśmy natomiast skręcili kierownicą w lewo (rys. 2) to oczywicie zamiast zlikwidowania poślizgu, uczynilibymy go znacznie szybszym i dłuższym i niebezpieczniejszym. Przód wozu stałby prawie na miejscu a tył, na skutek działania siły bezwładności i odśrodkowej zrobiłby pełny obrót albo może i więcej naokoło przodu. O tym jak duże niebezpieczeństwo grozi takiemu „tańczącemu" i innym użytkownikom jezdni, niewidzącym dokąd go wreszcie poślizg zaprowadzi, wiedzą ci, którzy przyjrzeli się tego rodzaju wypadkom na ulicach miast lub na szosach.

Przechodząc do ułożenia rąk podczas zakrętu, musimy powiedzieć, że najważniejsza jest pozycja rąk przed zakręceniem, gwarantująca sprawne wykonanie zakrętów. Tak więc przy zakręcie w prawą stronę kładziemy prawą rękę z góry na koło kierownicy, możliwie wysoko, a lewą od spodu trzymamy na umówionej poprzednio linii, u dołu. Wskazuje to rysunek 1. Układ taki jest konieczny dlatego, żebyśmy nie musieli przekładać rąk podczas zakrętu. Zmiana kierunku jazdy w lewo odbywa się w odwrotnym ułożeniu rąk, z tym, że przy większym promieniu zakrętu, nie musimy lewej ręki kłaść tak wysoko i z góry.

Bomb. Muraszko

NASZA PRACA TO WKŁAD W WALKĘ O POKÓJ

Jednostka nasza posiada dużo samochodów, w związku z czym pracy jest bardzo dużo. Przejście z eksploatacji wiosenno-letniej na jesienno-zimową nie jest rzeczą łatwą. Lecz dzięki dobremu zorganizowaniu przez wzorowego kierowcę bomb. **Urbańskiego Tadeusza** praca przeszła szybko i sprawnie.

W pierwszej kolejności stanęła przed nami wymiana oleju w silnikach i smarów w poszczególnych zespołach i mechanizmach. Pracę tę zorganizowaliśmy zespołowo, gdyż praca indywidualna nie dałaby takiego rezultatu. Przystąpiliśmy do wymiany w dn. 16 października (wymiana trwała 4 dni).

Drugim z kolei zadaniem było przepłukanie układu chłodzenia dokładnie roztworem mieszanki wody, sody kaustycznej i nafty oraz smarowanie i konserwacja części trących, nie malowanych.

Każdy kierowca winien pamiętać, że zbliża się okres zimowy, a jazda zimą jest trudna. My jednak w naszej jednostce temu zapobiegniemy, jesteśmy bowiem dobrze przygotowani. Łańcuchy przeciwślizgowe należycie zakonserwowane są umieszczone przy każdym samochodzie. Samochody są również wyposażone w sprzęt saperski, który również jest zakonserwowany. Przechodzimy kolejno do przemalowania kół, czyszczenia obręczy, talkowania dętek i opon.

Wszystkie prace już zostały zakończone — to właśnie jest nasz wkład w utrwalenie pokoju.

Równocześnie przystępując do roku szkoleniowego 1950-51 poczyniliśmy pewne przygotowania, a mianowicie: sale wykładowe zostały należycie wyposażone w pomoce naukowe i inne niezbędne do tego rzeczy. Dla nas kierowców najważniejszą rzeczą jest prowadzić dobrze powierzony nam samochód i być opanowanym w każdych okolicznościach. Dlatego też nasza sala wykładowa posiada wszystkie znaki drogowe. Na szczególną uwagę zasługuje stół plastyczny, na którym odbywa się szkolenie z ruchu okrężnego i jazdy na skrzyżowaniach. Lecz nie tylko są tam znaki drogowe, jest tam również gazetka ścienna „Wzorowy kierowca" i cały szereg haseł politycznych, o które dbają szczególnie koledzy ZMP-owcy.

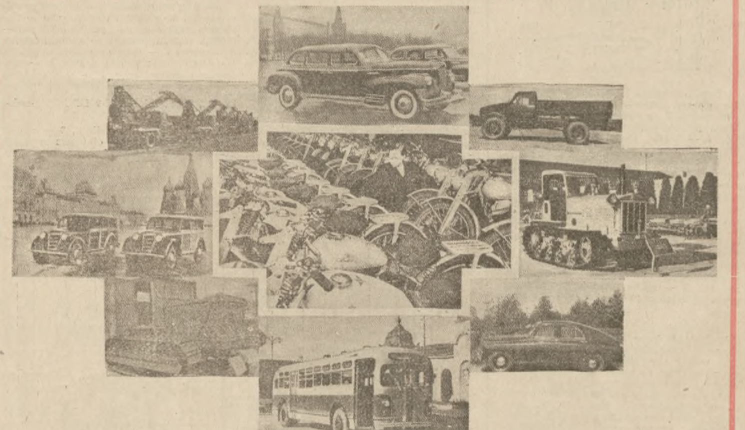
Na tej sali będą się doszkalać starzy kierowcy, przodownicy wyszkolenia fachowego i politycznego, jak również młodzi kierowcy, którzy staną się przodownikami.

My kierowcy rozumiemy dobrze znaczenie II Światowego Kongresu Obrońców Pokoju i dlatego wytężymy wszystkie swe siły, by wspólnie z narodami miłującymi pokój wzmożoną pracą unieszkodliwić podżegaczy imperialistycznych.

Będziemy zawsze mieli sprzęt w pełnej gotowości bojowej i taki pokażemy go przyszłym kierowcom.

Nowy konkurs Noworoczny dla Czytelników „Z.K."

CZY ZNASZ POJAZDY MECHANICZNE ZWIĄZKU RADZIECKIEGO?



Załączony fotomontaż przedstawia 9 rozmaitych pojazdów mech. produkowanych w ZSRR. Należy podać nazwy pojazdów i określić ich rodzaj (autobus, ciągnik itp.) Jako pierwsze prosimy wymienić zdjęcie górne, a potem iść za ruchem wskazówki w prawo. Ostatnie będzie zdjęcie środkowe. Dla Czytelników, którzy nadeślą do dnia 1 lutego br. na adres Redakcji trafne odpowiedzi przeznaczamy szereg nagród książkowych.

A więc czekamy! Niech nie będzie nikogo, kto nie zna nowoczesnej radzieckiej produkcji motoryzacyjnej!

UWAGA! NAZWISKA WSZYSTKICH NAGRODZONYCH ZOSTANĄ OGŁOSZONE W NASZYM PIŚMIE!

„Za Kierownicą". Wyd. Dep. Służby Samochod. MON. Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew, kpt. Adres Redakcji Warszawa, ul. Nowowiejska 33. Tel. 89680, wewn. 26-03. Administracja: Warszawa, ul. Nowowiejska 31. Konto PKO Nr 1 9100 Druk. ZGPW. Nr. Zam: 2194 2-B-11108.